



ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy, odbor agend řídičů, jako odvolací správní orgán podle ustanovení § 118 odst. 3 písm. b) zákona č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, ve znění pozdějších předpisů, podle ustanovení § 90 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

zamítá

odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravněsprávních činností (dále jen „správní orgán I. stupně“), **č. j.: MHMP** spis. zn.: S-MHMP a toto rozhodnutí

potvrzuje.

Předmětné odvolání podal **pan**

(dále „odvolatel“), ve věci zastoupený panem _____, _____, advokátem sídlem _____ (dále „zmocněnec“), proti výše uvedenému rozhodnutí, kterým jej správní orgán I. stupně uznal vinným z porušení:

- 1) ustanovení § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném v rozhodné době,
- 2) ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu,

a spáchání tak přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. k) zákona o silničním provozu.

Za naplnění skutkových podstat výše uvedených přestupků byla odvolateli podle ustanovení § 125c odst. 5 písm. g) uložena pokuta ve výši 2.000 Kč. Současně mu byla podle ustanovení § 95 odst. 1 a 4 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění účinném v rozhodné době, v souladu s ustanovením § 6 odst. 1 vyhlášky č. 520/2005 Sb., o rozsahu hotových výdajů a ušlého výtěžku, které správní orgány hradí jiným osobám, a o výši paušální částky nákladů řízení, ve znění účinném v rozhodné době, uložena povinnost uhradit náklady řízení v částce 1.000 Kč.



O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů (dále jen „odvolací správní orgán“), při svém rozhodování vycházelo ze spisové dokumentace správního orgánu I. stupně spis. zn.: S-MHMP [] a z obsahu odvolání odvolatele.

Úvodem odvolací správní orgán prověřil, zda je v daném případě příslušným správním orgánem k řízení o odvolání a zda bylo odvolání podáno včas a oprávněnou osobou. Všechny tyto podmínky byly splněny.

1)

Přezkoumáním příslušné spisové dokumentace bylo zjištěno, že dne [] olem [] hodin řídil odvolatel tramvaj tovární značky T3, evidenční číslo [] inky 11, pořadí [] (vlastník: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., sídlem Sokolovská 217/12 190 22 Praha 9, IČ: 00005886),

de na ulovni stoupu veřejneno osve [] z neodhadl boční oasup ou svic [] kovové trubky ohraničující stavbu, přičemž došlo ke střetu pravého bočního zpětného zrcátka tramvaje s trubkou. Vlivem nárazu vznikla hmotná škoda na zúčastněné tramvaji. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla v průběhu správního řízení uplatněna, ani ohledáním zjištěna. Ke zranění osob nedošlo. Provedenou dechovou zkouškou nebylo prokázáno ovlivnění alkoholem.

2)

Dále dne [] hodin řídil odvolatel tramvaj tovární značky 15T ForCity, evidenční číslo [] (vlastník: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., data výše uvedena), [] ve směru [] kde na úrovni domu č. p. 20 nepřizpůsobil rychlost jízdy stavu a povrchu pozemní komunikace a narazil do stojícího osobního motorového vozidla tovární značky Hyundai, registrační značky 2AM 6907, které řídil pan [] sídlem []

přičemz došlo ke stretu předni části tramvaje se zadní částí tohoto motorového vozidla. Vlivem nárazu vznikla hmotná škoda na obou zúčastněných vozidlech. Technická závada jako příčina dopravní nehody nebyla v průběhu správního řízení uplatněna, ani ohledáním zjištěna. Ke zranění osob nedošlo. Provedenou dechovou zkouškou nebylo prokázáno ovlivnění alkoholem u žádného z řidičů.

Jak vyplývá z obsahu spisového materiálu, vlastníci vozidel se s nárokem na náhradu škody do správního řízení nepřipojili.

Na základě oznámení přestupků vydal správní orgán I. stupně příkaz o uložení pokuty č. j. [] kterým uznal odvolatele vinným z obou předmětných přestupků a uložil mu pokutu ve výši 2.000 Kč. Proti příkazu podal odvolatel v zákonem stanovené lhůtě odpor spolu s doloženou plnou mocí zmocněnce.

Písemností ze dne 04. 12. 2017 správní orgán I. stupně oznámil zahájení řízení o přestupcích a předvolal odvolatele na den 18. 01. 2018 k ústnímu jednání. V den jednání obdržel správní orgán I. stupně omluvu zmocněnce ze zdravotních důvodů, kterou akceptoval.

Následně předvolal správní orgán I. stupně odvolatele a svědka [] ústnímu jednání na den 10. 04. 2018. Uvedeného dne se ústního jednání zúčastnili odvolatel, zmocněnec i předvolaný svědek. Odvolatel na závěr požádal o poskytnutí lhůty pro vyjádření se k věci do dne 16. 04. 2018. Tohoto dne bylo správnímu orgánu I. stupně vyjádření odvolatele k věci následně doručeno. Součástí vyjádření byla žádost o poskytnutí přiměřené doby pro předložení znaleckého posudku ve věci přestupku ze dne 26. 04. 2017 a námitka systémové podjatosti správního orgánu I. stupně.

Správní orgán I. stupně poté písemností ze dne 27. 04. 2018 zaslanou odvolateli i zmocněnci sdělil, že námitka nebyla podaná podle ustanovení § 14 odst. 2 správního řádu a byla natolik obecná, že v ní obsažená pochybnost o nepodjatosti nebyla přezkoumatelná.

Dále správní orgán I. stupně vydal usnesení č. j. MHMP 823815/2018/Buk, ze dne 28. 05. 2018, kterým stanovil lhůtu k provedení úkonu doplnění znaleckého posudku do dne 30. 06. 2018.

Písemností ze dne 06. 06. 2018 požádal zmocněnec správní orgán I. stupně o prodloužení lhůty k provedení úkonu na dobu 3 měsíců.

Správní orgán I. stupně vydal následně usnesení č. j. MHMP 928812/2018/Buk, ze dne 12. 06. 2018, kterým uvedenou žádost zamítl a lhůtu neprodloužil. Dne 26. 06. 2018 obdržel správní orgán I. stupně prostřednictvím zmocněnce odvolání proti tomuto usnesení.

Následně vydal správní orgán I. stupně rozhodnutí č. j. MHMP 1225062/2018/Buk, kterým odvolatele uznal vinným z výše uvedených přestupků. Rozhodnutí bylo doručeno dne 16. 08. 2018 cestou datové schránky zmocněnce. Proti tomuto rozhodnutí bylo podáno cestou e-mailu s ověřeným podpisem zmocněnce dne 30. 08. 2018, tj. v zákonem stanovené lhůtě, odvolání.

Vzhledem ke skutečnosti, že správní orgán I. stupně neshledal důvody k postupu podle ustanovení § 87 správního řádu, předal odvolání spolu s příslušnou spisovou dokumentací Ministerstvu dopravy, odboru agend řídičů, k provedení odvolacího řízení.

Dne 20. 02. 2019 vydal odvolací správní orgán rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5, kterým zamítl odvolání proti usnesení č. j. MHMP 928812/2018/Buk. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 01. 03. 2019.

Dne 27. 02. 2019 bylo odvolacímu správnímu orgánu doručeno podání zmocněnce obsahující kopie odborných vyjádření ze dne 23. 02. 2019 k oběma dopravním nehodám od I _ č. OV 20 – 1/2019 a č. OV 20 – 2/2019, učiněné dvojmo cestou datové schránky a prostřednictvím držitele poštovní licence.

Dne 11. 03. a 14. 03. 2019 bylo odvolacímu správnímu orgánu doručeno podání zmocněnce datované dne 07. 03. 2019 obsahující vyjádření k rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5 a kopii vyjádření Ing. Gregory k objednání odborného vyjádření, učiněné dvojmo cestou datové schránky a prostřednictvím držitele poštovní licence.

Odvolací správní orgán na základě přezkoumání spisové dokumentace a obsahu odvolání uvádí k věci následující.

Jestliže zmocněnec namítá, že proběhlo pouze jedno ústní jednání, není z toho zřejmé, proč měl správní orgán I. stupně dle jeho názoru nařídít ještě nějaká další jednání, jestliže byli vyslechnuti odvolatel i výše uvedený svědek a k věci sdělili, čeho byli způsobilí. Ve věci nebyl předložen do vydání prvostupňového rozhodnutí znalecký posudek (třebaže do vydání rozhodnutí uplynuly více než 3 měsíce požadované zmocněncem v podání ze dne 16. 04. 2018, resp. ze dne 06. 06. 2018; odborná vyjádření k dopravním nehodám byla do spisu dodána po vydání rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5), ani nebylo navrženo předvolání znalce, či dalších svědků, které by další ústní jednání vyžadovalo. Odvolací správní orgán je toho názoru, že při konaném ústním jednání byly zároveň provedeny všechny potřebné důkazy, které mohly být k dispozici. Vzhledem k obsahu spisové dokumentace považoval správní orgán I. stupně oprávněně provedené dokazování za dostatečné a průběh přestupkového děje v obou případech za nepochybně objasněný. Jediným dalším návrhem odvolatele bylo zajištění případných kamerových záznamů k přestupku ze dne 26. 04. 2017, a to s ohledem na zjištění pohybu třetího vozidla, kvůli němuž v tramvajovém pásu zastavil se svým vozidlem výše uvedený svědek. S ohledem na obsah výpovědí získaných při ústním jednání popisujících průběh nehodového děje a situaci týkající se stavu a povahy pozemní komunikace, resp. tramvajového pásu, a zásadu procesní ekonomie, zajištění kamerových záznamů nehody nebylo nutné pro dostatečné objasnění věci.

Dále zmocněnec uvádí, že se odvolatel neztotožňuje s vyjádřením správního orgánu I. stupně k námitce podjatosti a na této námitce dále trvá. Tato naprosto obecná námitka nesměruje proti konkrétním osobám, ale k vztahu správního orgánu I. stupně jako objednavatele a plátce služeb městské hromadné dopravy k Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a k provozovateli tramvajové dráhy, jehož je vlastníkem a zřizovatelem, a ke skutečnosti, že byl orgánem povolujícím instalaci stavební ohrady. Odvolací správní orgán přisvědčuje správnímu orgánu I. stupně, s ohledem na obsah této námítky, že v ní obsažená pochybnost o nepodjatosti nebyla sama o sobě přezkoumatelná a nijak nevysvětlovala, proč by výše uvedené okolnosti zakládaly systémovou podjatost správního orgánu I. stupně v projednávané věci vůči odvolateli. Především však nebyla uplatněna v souladu s ustanovením § 14 odst. 2 správního řádu bez zbytečného odkladu, neboť tyto obecné skutečnosti byly odvolateli známy, přičemž měly být uplatněny bezodkladně po vydání příkazu o uložení pokuty ze dne 31. 10. 2017, zatímco předmětná námitka byla vznesena až dne 16. 04. 2018. Správní orgán I. stupně proto postupoval v souladu s větou druhou odkazovaného ustanovení správního řádu, jestliže k námitce nepřihlédl a nerozhodl o ní usnesením, pouze odvolateli sdělil své stanovisko.

I v případě podání výše uvedené námítky podjatosti bez zbytečného odkladu by však tato námitka vzhledem k svému obsahu nebyla dle názoru odvolacího správního orgánu důvodnou.

Jestliže odvolatel rozporuje, že na straně 9 předmětného rozhodnutí je užitá formulace, že jako „řidič“ řídil motorové vozidlo, namísto tramvaje, toto pochybení s ohledem na celkový obsah rozhodnutí (včetně např. výrokové formulace „řídil tramvaj“) i spisové dokumentace nezakládá žádnou pochybnost o věci a nezpůsobuje např. nepřezkoumatelnost rozhodnutí. Je stále zřejmé, že se jedná o odvolatele – řidiče tramvaje.

Následně uvedený odkaz na ustanovení § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu nijak ovšem nezpochybnuje platnost ustanovení § 4 písm. a) téhož zákona i pro řidiče tramvaje, které odvolatel zjevně porušil, jestliže došlo k nehodě způsobem prokázaným ve spisovém materiálu.

Pokud jde o rozporování odvolatelem, že správní orgán I. stupně v rozdělovníku neprávem uvádí, že výsledek řízení po nabytí právní moci bude zaslán do registru řidičů, přičemž tento registr je zřízen podle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění účinném v rozhodné době, zatímco řidiči tramvají k jejich oprávněnému řízení nejsou držiteli řidičských průkazů, ale mají průkaz vydaný podle drážních předpisů, odvolací správní orgán uvádí, že zaslání výsledku řízení do registru řidičů je samostatným administrativním úkonem; tato námitka je k předmětnému přestupkovému řízení irelevantní.

Nejasná je námitka odvolatele týkající se „*nepovinnosti zpomalit (až zastavit) vozidlo jedoucí na pozemní komunikaci v případech obdobných stavebním pracím v blízkosti vozovky (resp. její části vedle příslušného jiného jízdního pruhu – tvořeného tramvajovým pásem určeným především pro obviněným řízenou tramvaj) pod rychlost povolenou místní/dočasnou úpravou, kterou neuvádí žádný předpis, což vyplývá z ustanovení § 10, zákona 89/2012 Sb.,*“, kdy je odvolatelem uváděn příklad kamionů, které nemusí jet velmi pomalu nebo zastavit, hrozí-li kontakt s částmi stromů nad silnicí, ale mohou navíc jet i středem vozovky.

V případě přestupku ze dne 09. 04. 2017 odvolatele nic nezbavovalo povinnosti počínat si v souladu s ustanovením § 4 písm. a) zákona o silničním provozu. V opačném případě by mohl jet za všech okolností nejvyšší dovolenou rychlostí s tramvají i za cenu ohrožení života cestujících bez ohledu na to, zda zasahuje tramvaji do cesty jakákoliv překážka.

Stejně tak jej nezbavuje příslušné odpovědnosti řidiče tramvaje, pokud došlo k posunu stavebního ohraničení tak blízko tramvajovému kolejišti, že určitá trubka je tvořící zasahovala do průjezdního profilu tramvaje v rozporu s např. vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění účinném v rozhodné době, ustanovení § 27 odst. 1, na níž se odvolatel odkazuje.

Pokud totiž došlo k porušení takového či jiného předpisu, toto porušení je předmětem případného správního řízení s daným subjektem, což ale opět nikterak neznamená, že by tato skutečnost odvolatele vyvíňovala z povinnosti respektování ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, jestliže si počínal tak, že do uvedené překážky narazil a způsobil tím dopravní nehodu. Stejně by ho nezbavilo viny, pokud by za stejných okolností narazil s tramvají např. do korby nákladního automobilu zasahující do průjezdního profilu tramvaje. Posouzení viny na straně řidiče nákladního automobilu by bylo provedeno samostatně.

Odvolatelem naznačený výklad zákona o silničním provozu, že když provozovatel stavby, nebo řidič jiného dopravního prostředku, v rozporu s příslušným právním předpisem bude překážet zasahováním do průjezdního profilu tramvaji, řidič tramvaje není povinen dbát příslušných ustanovení zákona o silničním provozu platícím pro něj a neopatrnou jízdou, jejímž výsledkem bude nehoda, může ohrozit zdraví a životy jiných účastníků silničního provozu, jakoby v důsledku předchozího porušení jiných právních předpisů nenesl už vlastní odpovědnost za ohrožení ostatních účastníků silničního provozu a dodržování zákona o silničním provozu, by byl absurdní a z hlediska požadavku na bezpečnost silničního provozu nepřijatelný.

Zcela nesmyslná je argumentace odvolatele, že žádný obecně závazný předpis neukládá řidičům tramvají, ani jiným účastníkům silničního provozu, odhadovat průjezdní profil a je protiprávní toto vykládat jako porušení zákona o silničním provozu.

Jestliže odvolatel uvádí, že „*tramvajová trať je dráha a tramvaj je kolejové drážní vozidlo, a i když využívají pozemní komunikaci, tak na jejich provoz platí drážní předpisy a k tomu navíc samozřejmě i zákon o provozu na pozemních komunikacích,*“ odvolací správní orgán k tomu dodává, že řidič tramvaje je povinen dodržovat vždy všechny právní předpisy vztahující se k provozu tramvají, tj. jak drážní předpisy, tak zákon o silničním provozu tam, kde se na tramvajový provoz vztahuje.

Tramvajová dráha v úseku, kde je vedena po pozemní komunikaci, se nazývá tramvajový pás. V tomto úseku se na řidiče tramvají vztahují pravidla silničního provozu. Dle ustanovení § 2 písm. aa) zákona o silničním provozu tramvajový pás je část pozemní komunikace určená především pro provoz tramvají. Podle ustanovení § 47 odst. 1 téhož zákona je pak dopravní nehoda událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. Z toho jasně plyne, že předmětné dopravní nehody, resp. přestupky, které byly jejich příčinou, jsou posuzovány podle zákona o silničním provozu, a že odvolatel jako řidič tramvaje musel při řízení tramvaje vycházet nejen z drážních předpisů, ale i ze zákona o silničním provozu, i pokud mu drážní předpisy nějakou povinnost výslovně neukládají, popř. pokud dojde k porušení drážního předpisu třetí osobou.

Povinnosti řidiče tramvaje jsou uvedeny v ustanovení § 8 zákona o silničním provozu mj. v tom smyslu, že pro něj platí ustanovení § 4 a 5 téhož zákona v celé jejich šíři. Je tedy povinen jako kterýkoliv jiný řidič vyhodnocovat, zda je s ohledem na rozměry a manévrovací schopnosti vozidla způsobilý projet projížděným úsekem pozemní komunikace, aniž by např. došlo ke kolizi s jakoukoliv překážkou. S ohledem na výše uvedené odvolací správní orgán uzavírá, že je v tomto ohledu absurdní obhajovat se neexistencí speciálního předpisu pro řidiče tramvaje či jiné řidiče o povinnosti odhadovat průjezdní profil vozidla, tedy to, zda je řidič schopen určitým úsekem s vozidlem projet. Tato povinnost vyplývá přinejmenším z ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, jehož nerespektování je odvolateli kladeno za vinu. Ostatně, jak vyplývá ze spisového materiálu, situace nevznikla v předmětném místě náhle, a ostatní řidiči tramvají jedoucí tímto úsekem před odvolatelem jízdní profil svých vozidel bez obtíží správně určili, když na inkriminovaném místě zastavili, na velmi krátkém úseku sklopili zpětné zrcátko na pravé straně a následně pokračovali bez způsobení dopravní nehody v jízdě.

Odvolací správní orgán přisvědčuje správnímu orgánu I. stupně, že předmětná překážka se v průjezdním profilu tramvaje neocitla náhle a bylo možné ji rozpoznat. Sklopením pravého zrcátka do neprovozní polohy pak sice řidič ztrácí přehled o pravé části tramvaje, avšak nedošlo by

k žádnému ohrožení silničního provozu, neboť po pravé straně tramvajového pásu se nenacházel jízdní pruh, sklopení zrcátka na úsek jízdy v délce několika centimetrů by žádným způsobem neohrozilo bezpečnost silničního provozu, naopak, odvrátilo by to dopravní nehodu, k níž došlo.

Jednalo se tudíž o obdobnou chybu v úsudku, popř. nepozornost odvolatele jako řidiče tramvaje, jakou by bylo např. při řízení autobusu nesprávné najetí do křižovatky při odbočování s následným zaváděním boku vozidla o dopravní značku umístěnou v blízkosti vozovky.

Na tomto závěru nic nemění ani odborné vyjádření č. OV 20 – 1/2019, ve kterém – došel jako ke stěžejnímu k tomu závěru, že „je zřejmé, že v případě, že by sloupek nebyl vyhnutý, ke střetu by nedošlo,“ neboť, jak bylo uvedeno výše, trubka stavebního ohrazení zasahující do jízdního profilu tramvaje nevedla vždy při průjezdu každé tramvaje k dopravní nehodě, ale pouze v případě odvolatele. Nebyla proto nevyhnutelným předpokladem dopravní nehody. Subjektem události vedoucí bezprostředně k dopravní nehodě porušením příslušného ustanovení zákona o silničním provozu byl pouze odvolatel, kdy pouze na jeho reakci na situaci v silničním provozu záleželo, zda ke střetu tramvaje s předmětnou trubkou dojde, nebo ne. To, že ke střetu došlo pouze v jeho případě, znamená, že nešlo o situaci, kterou by nebylo možné odvrátit. I s odkazem na předtím uvedenou argumentaci s příkladem jiného vozidla zasahujícího do jízdního profilu tramvaje apod. proto odvolací správní orgán přisvědčuje závěrům správního orgánu I. stupně o vině odvolatele. Odvolatel by mohl být zbaven viny za nedodržení ustanovení § 4 písm. a) zákona o silničním provozu pouze tehdy, pokud by hrozící nebezpečí nemohl odvrátit, např. pokud by k vysunutí (pohybu) trubky do jízdního profilu tramvaje došlo až po průjezdu tramvaje kolem místa, kde předmětná trubka následně tuto překážku silničního provozu vytvořila.

Nepřílehavá je námitka odvolatele ve vztahu k přestupku ze dne 26. 04. 2017, týkající se konstatování správního orgánu I. stupně, že řidič by měl být schopen odhadnout své schopnosti a přizpůsobit rychlost jízdy aktuálními okolnostmi, jako je např. mokrá povrch kolejí, atd., neboť toto konstatování vychází z příslušných ustanovení zákona o silničním provozu. Obdobně odvolací správní orgán nepřisvědčuje zpochybňování odvolatelem stanoviska Dopravního podniku hl. m. Prahy, že v případě nebezpečí musí řidič tramvaje použít maximální brzdy vždy. V případě, že je pro odvrácení rizika dopravní nehody nutné jakékoliv vozidlo co nejrychleji zastavit (v daném případě z technických důvodů jako jediná možnost jak nehodě zabránit), užívá se k odvrácení nebezpečí maximálního brzdného účinku. Že tomu tak mělo být i v tomto případě dosvědčuje samotný fakt, že k dopravní nehodě došlo, kdy ze spisového materiálu vyplývá, že tramvaj řízená odvolatelem brzdila provozní brzdou mírně klesající rychlostí ve vzdálenosti 25 m před místem zastavení tramvaje a nouzovou brzdou až 8 m před místem střetu, což bylo zjevně pozdě a nestačilo k odvrácení dopravní nehody, a bylo důsledkem chybného úsudku odvolatele o situaci. Uvedené vzdálenosti zároveň svědčí o tom, že se nejednalo o kolizní situaci vzniklou bezprostředně před jedoucí tramvají, na kterou by již nebylo možné včas fyzicky reagovat a technicky zvládnout.

Odborné vyjádření č. OV 20 – 2/2019 rovněž nijak nezpochybňuje závěry o vině odvolatele za přestupek ze dne 26. 04. 2019, přičemž ani vlastní závěry o vině či nevině odvolatele nečiní, pouze se v něm uvádí, že není dostatek exaktních podkladů, ze kterých by bylo možné jednoznačně určit vzdálenosti vozidla a tramvaje v okamžiku rozhodování řidičů. Odvolatel ovšem sám odhaduje vzdálenost tramvaje za vozidlem Hyundai, jak je uvedeno i v tomto vyjádření, na 20-25 m. Ze záznamu z tachografu tramvaje však vyplývá, že ve vzdálenosti 25 m před zastavením tramvaj zpomalovala mírnou intenzitou s již dříve zadanou provozní brzdou a nouzovou brzdou užil odvolatel až ve vzdálenosti 8 m před stojícím vozidlem Hyundai, což nepostačovalo. To, že sledoval vozidlo Hyundai na uvedenou vzdálenost, jak přibrzdí, až zastavuje, přičemž se domníval, že stihne provozní brzdou zastavit, aniž by došlo ke střetu, přičemž si byl vědom, že povrch vozovky byl ten den vlhký, což je pro brzdnou dráhu tramvaje nejhorší, uvedl pak sám odvolatel. Jestliže za těchto okolností došlo ke střetu tramvaje s před ním jedoucím vozidlem, kdy odvolatel na vzniklou situaci s ohledem na doprovodné okolnosti (zejména meteorologické podmínky) reagoval s nedostatečným předstihem, bylo tím dle odvolacího správního orgánu odvolatelem nepochybně porušeno ustanovení § 18 odst. 1 zákona silničního provozu.

Dále se odvolatel v odvolání ze dne 29. 08. 2018 opětovně zabývá spekulacemi o porušení příslušných právních předpisů jinými účastníky silničního provozu, popř. provozovatelem stavby, či dle něj „*technickou nepřijatelností tvrzení*“ svědka, to však nic nemění na dosud uvedeném a na podstatě věci. Tedy jednak, že **odvolatel dne 09. 04. 2017 nesprávně odhadl průjezdní profil tramvaje** a narazil do překážky zasahující do tohoto profilu, čímž způsobil první z předmětných dopravních nehod, jednak že **dne 26. 04. 2017 nepřizpůsobil rychlost jízdy ve smyslu požadavků ustanovení § 18 odst. 1 zákona o silničním provozu**, včetně toho, že **nejel s tramvají takovou rychlostí, aby byl schopen za daných povětrnostních podmínek zastavit na vzdálenost, na kterou měl rozhled**, což bylo příčinou druhé dopravní nehody, pokud jde o zavinění na straně odvolatele.

V odvolání je dále namítáno, že se správní orgán I. stupně nevypořádal se spornými skutečnostmi, na něž odkazoval odvolatel v podání ze dne 16. 04. 2018. Obsah tohoto podání je z větší části podobný obsahu předmětného odvolání. K tomu odvolací správní orgán dále uvádí, že se správní orgán I. stupně vypořádal s podněty odvolatele v průběhu správního řízení dostatečným způsobem, kdy se soustředil především na prokázání spáchání předmětných přestupků odvolateli. Rovněž odvolací správní orgán se následně vyjadřuje k námitkám odvolatele v rozsahu, který považuje za nezbytný. Odvolací správní orgán zde připomíná rozsudek Nejvyššího správního soudu spis. zn. 6 As 128/2015, z něž vyplývá, že není nutné vyvracet jednotlivě všechny námitky odvolatele, je-li proti nim postaven ucelený argumentační systém.

S ohledem na charakter podaných námitek by ani nebylo účelné z hlediska prokázání spáchání předmětných přestupků odvolateli zabývat se např. argumentací takového rázu, jako je odvolávání se na rozsudek Ústavního soudu č. 3159/15, který je odvolatelem vykládán tak, že „*v souladu s tzv. omezenou důvěrou není povinnost předvídat porušení pravidel tzv. silničního provozu,*“ což pouze opět směřuje k vyvinění odvolatele z jím spáchaného přestupku poukazováním na údajný přestupek jiného účastníka silničního provozu, když předmětné přestupky byly odvolateli bez pochybností spolehlivě prokázány. Popřípadě tvrzením, že jsou odvolateli kladena za vinu porušení povinností, která pro řidiče tramvají neplatí, což se snaží dovozovat na základě naprosto nesprávného výkladu příslušné části ustanovení § 2 zákona o silničním provozu, atd.

Pokud jde o vyjádření zmocněnce k rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5, kterým bylo zamítnuto odvolání proti usnesení č. j. MHMP 928812/2018/Buk, odvolací správní orgán uvádí, že se zabýval skutečnostmi týkajícími se zadání znaleckého posudku ve věci pouze z důvodu posouzení toho, zda měl odvolatel během správního řízení dost času na zadání a zpracování znaleckého posudku z pohledu zachování jeho procesních práv, přičemž došel k závěru, že tomu tak bylo, a proto příslušné odvolání zamítl. Z obecných formulací ve vyjádření ze dne 07. 03. 2019 není zřejmé, v čem konkrétně užil odvolací správní orgán nepodložená tvrzení ohledně zadání či nezadání znaleckého posudku, když pouze popisuje obsah spisové dokumentace, tj. zmocněncova podání, absenci vypracování posudku ve lhůtě požadované zmocněncem, to, že konec správním orgánem I. stupně stanovené lhůty pro dodání posudku dosahoval s ohledem na jeho procesní postup de facto délky lhůty požadované zmocněncem a uzavírá, že ani do dne vydání předmětného rozhodnutí přesto znalecký posudek dodán nebyl. Meritem rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5 bylo posouzení, zda byl odvolatel zkrácen na svých procesních právech stanovením předmětné lhůty zamítnutím žádosti o prodloužení lhůty k provedení úkonu, což bylo odvolacím správním orgánem posouzeno plně v souladu se zákonem. Proč by to mělo vzbuzovat pochybnosti ohledně objektivitu budoucího rozhodnutí a proč zmocněnec před vydáním tohoto rozhodnutí sděluje, že jej napadne soudním přezkumem, nebude-li vydáno v souladu s jeho očekáváním (zrušení rozhodnutí správního orgánu I. stupně), není jasné.

Odvolací správní orgán k tomu dodává, že pokud se zabýval v podmiňovacím způsobu v jednom odstavci formou úvahy variantami, které mohly dle jeho názoru nastat, pokud jde o nedodání znaleckého posudku do vydání rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5, nejedná se rozhodně o tvrzení, ale o nastínění možných variant, o nichž sám odvolací správní orgán uvedl, že je nepovažuje za pravděpodobné, tudíž nelze hovořit o „*nepodloženém tvrzení*.“ Odvolací správní orgán

neformuloval (kategorické) tvrzení, že tomu, pokud jde o nedodání znaleckého posudku do doby vydání rozhodnutí č. j. 218/2019-160-SPR/5, muselo být jedním určitým způsobem z nastíněných, ani tato jeho úvaha nebyla relevantní pro vydání předmětného rozhodnutí.

Na základě výše uvedených skutečností dospěl odvolací správní orgán k závěru, že **postup správního orgánu I. stupně při vydávání napadeného rozhodnutí není stížně vadou, která by měla vliv na vydání daného rozhodnutí v řízení o přestupcích.** Z tohoto důvodu odvolací správní orgán rozhodl tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

P o u č e n í

Toto rozhodnutí je konečné. Podle ustanovení § 91 odst. 1 správního řádu se proti němu nelze dále odvolat.

-otisk úředního razítka-

V Praze 22 . března 2019

Mgr. Stanislav Dvořák

ředitel

Odbor agend řídičů

Rozdělovník:

- 1)
- 2) Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravněsprávních činností, Na Pankráci 1685/17, 140 21 Praha 4
- 3) spis

Mgr. Stanislav Dvořák

Ministerstvo dopravy ČR

Elektronicky podepsáno: 22.03.2019 17:18:31

SERIALNUMBER=P342903, G=Stanislav, SN=Dvořák, CN=Mgr.

Stanislav Dvořák, OU=22531, O=Ministerstvo dopravy [IČ 66003008], OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ